X-004F
C.2.

Étude de la possibilité d'établir un système uniforme de collecte de statistiques sur le commerce et le transport maritime à l'échelle internationale

R A P P O R T

F I N A L

Avril 1983

Étude de la possibilité d'établir un système uniforme de collecte de statistiques sur le commerce et le transport maritime à l'échelle internationale

Projet parrainé conjointement par la
Division du commerce extérieur et
la Division des transports et des communications
de Statistique Canada

RAPPORT FINAL DU
GROUPE DE TRAVAIL

Avril 1983

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Introduction	
1. Historique	4
2. Groupe de travail	4
3. Comité directeur	5
4. Attributions du groupe de travail	5
a) Mandat	5
b) Objectifs	5
c) Portée	5
d) Activités	6
5. Documentation de référence	6
Chapitre	
I. Cadres théoriques	7
A. Cadre théorique du Programme de statistiques sur le commerce	7
1. Mandat et objectifs de la Division du commerce extérieur	7
2. Produits actuels	7
3. Politique de divulgation	9
4. Cadre	10
B. Cadre théorique du Programme de statistiques sur le transport maritime international	13
1. Mandat et objectifs	13
2. Produits	14
3. Politique de divulgation	15
4. Cadre	15

TABLE DES MATIÈRES (suite)

		Page
II.	Besoins : exigences des utilisateurs principaux	18
	A. Besoins en matière de statistiques sur le transport maritime international	18
	1. Système statistique	18
	2. Éléments de données	21
	3. Statistiques à produire et utilisation finale : besoins de données	24
	B. Besoins en matière de statistiques sur le commerce international	26
III.	Comparaison entre les besoins et les ressources	27
	1. Caractéristiques des navires	27
	2. Responsabilité	28
	3. Mouvements des navires	28
	4. Cargaisons	29
	5. Expéditions	29
IV.	Conclusions, recommandations et conséquences	31
	A. Conclusions	31
	B. Recommandations	31
	C. Conséquences	34
Annexe		
A.	Division du commerce extérieur : description du contenu des publications	36
B.	Sources de renseignements	39
C.	Sources et traitement	41
D.	Glossaire	54

I N T R O D U C T I O N

1. Historique

Depuis plusieurs années, les organismes des secteurs public et privé intéressés aux statistiques sur les mouvements internationaux des marchandises ont étudié divers moyens d'intégrer des renseignements plus détaillés sur les marchandises aux statistiques sur les cargaisons et les transporteurs. Il est ressorti de toutes les études effectuées que la création d'une base de données utilisant l'information déjà puisée par Statistique Canada dans les documents sur le transport et le commerce de Revenu Canada était la solution qui semblait le mieux convenir aux besoins des utilisateurs tout en réduisant la masse des documents à remplir et en éliminant les incohérences et le problème des renseignements en double.

Jusqu'ici, la collecte des données sur le transport maritime s'est faite indépendamment du processus d'établissement des statistiques sur le commerce, en raison d'un manque de ressources. La Division des transports et des communications de Statistique Canada a mis sur pied un nouvelle base de données concernant les statistiques du transport maritime international, à partir des renseignements fournis sur la Déclaration générale A 6 et les documents annexés. On croit que les progrès récents accomplis dans le domaine de la saisie des données par des moyens informatisés, tant aux Douanes qu'à Statistique Canada, ont créé un environnement favorable à l'élaboration et à la mise en oeuvre d'un programme d'intégration des données.

Le 23 octobre 1981, un représentant des Nations Unies, M. Chu, a demandé au Canada de participer à la mise sur pied d'un système uniforme mondial de collecte et de diffusion de statistiques économiques sur le transport maritime. En outre, M. Svein Nordbotten, directeur du Bureau de statistique des Nations Unies, faisait observer dans sa lettre du 29 octobre 1981 adressée à M. Guy Leclerc que "le principe de base du système consiste à établir le lien entre les marchandises enregistrées sur les documents des Douanes et les relevés des mouvements des navires".

Statistique Canada dispose déjà de la plupart des éléments de données nécessaires au processus d'intégration, mais la formulation définitive du programme exigera la participation des Divisions des systèmes informatiques, du commerce extérieur et des transports et des communcations de Statistique Canada, ainsi que des responsables de Revenu Canada, Douanes et Accise.

2. Groupe de travail

Afin d'étudier la possibilité d'établir un programme intégré, on a formé un groupe de travail composé des personnes suivantes:

Mel Long	Chef d'équipe, Division du commerce extérieur
June Forgie	Division des transports et des communications
Lina Di Piétro	Division des transports et des communications
Robert Jubainville	Division du commerce extérieur
Michel Labonté	Division du commerce extérieur

3. Comité directeur

Pour orienter et surveiller les travaux du groupe, et pour soumettre un rapport final au statisticien en chef adjoint du Secteur de la statistique économique, un comité directeur commerce-transport maritime a été formé. Les membres de ce comité sont les suivants :

G. E. Clarey	Président, Division du commerce extérieur
B. J. Slater	Division des transports et des communications
B. Nemes	Division des transports et des communications
S. Mozes	Division des transports et des communications
M. C. Lapointe	Division du commerce extérieur

4. Attributions du groupe de travail

a) Mandat

Le groupe de travail avait pour mandat d'examiner les possibilités d'intégration des systèmes de collecte de statistiques sur le commerce et sur le transport maritime.

b) Objectifs

Les objectifs du groupe de travail étaient les suivants :

1) déterminer la possibilité d'une telle intégration;

2) évaluer des stratégies possibles en vue de réaliser une telle intégration; et

3) faire part de ses conclusions et de ses recommandations au comité directeur commerce-transport maritime.

c) Portée

Dans le cadre de ses études, le groupe de travail devait :

1) déterminer les besoins actuels d'information sur le transport maritime et le commerce;

2) découvrir les sources de documentation actuelles;

3) effectuer une analyse comparative entre les besoins et les ressources;

4) examiner des moyens possibles d'intégrer le système de statistiques sur le commerce et le système de statistiques sur le transport maritime de manière à répondre aux besoins exprimés; et

5) établir dans quelle mesure les diverses solutions étaient réalisables et souhaitables.

d) Activités

Les principales activités du groupe de travail ont été les suivantes :

1) comparaison des cadres théoriques des deux programmes, avec examen attentif des concepts et des définitions;

2) détermination des composantes de base, ou éléments de données, actuellement relevées par chacun des programmes, et évaluation de leurs points communs, de leur compatibilité et de leur qualité;

3) détermination des composantes de base des besoins de l'ensemble des usagers;

4) détermination des lacunes de l'information, par une comparaison des besoins et des ressources observés;

5) détermination des sources actuelles et potentielles de renseignements pouvant permettre de combler ces lacunes;

6) établissement de méthodes permettant de recueillir les renseignements nécessaires dans un système intégré; et

7) préparation d'un rapport indiquant les conclusions du groupe, ses recommandations et les solutions proposés.

5. Documentation de référence

Parmi les documents consultés par le groupe de travail, mentionnons les suivants :

1) Spécifications fonctionnelles du système de contrôle du fret (extrait)
2) Water Transport Statistics Report - (7 juin 1974)
3) Rapport provisoire sur l'élaboration d'un système d'information sur le transport par eau (7 mai 1974)
4) Projet-pilote relatif aux statistiques sur le transport maritime international (1976)
5) Document de travail - statistiques sur le transport maritime international : élaboration d'une nouvelle base de données (décembre 1976)
6) Propositions et recommandations relatives à l'élaboration d'une nouvelle base de données pour les statistiques sur le transport maritime international (mai 1977)
7) Rapport "Chu" : document rédigé en prévision d'un séminaire de la Direction de la recherche de la Commission canadienne des transports, tenu à Ottawa, au Canada, le 22 octobre 1981
8) Lettre du 29 octobre 1981 de M. Svein Nordbotten des Nations Unies à M. Guy Leclerc de Statistique Canada

CHAPITRE I

CADRES THÉORIQUES

A. Cadre théorique du programme de statistiques sur le commerce

1. Mandat et objectifs de la Division du commerce extérieur

a) Mandat

La Division du commerce extérieur a pour mandat de produire et de publier des statistiques précises et actuelles sur le commerce international des marchandises du Canada.

b) Objectifs du programme des statistiques sur le commerce

1) Produire et publier des estimations uniformes, intégrées et actuelles des importations et des exportations de marchandises du Canada, ventilées selon le partenaire commercial et la catégorie de marchandise.

2) Mesurer, aussi bien en dollars courants qu'en dollars constants, les mouvements de marchandises qui entrent au Canada ou qui en sortent, augmentant ou diminuant ainsi le stock des ressources matérielles du pays.

3) Compiler des statistiques sur le commerce international selon un système de classification des marchandises conforme aux systèmes de classification utilisés pour les statistiques sur la production, le transport et le commerce national, et compatible avec le cadre théorique d'établissement des données relatives à la balance des paiements et aux comptes nationaux.

4) Compiler des statistiques sur les importations et les exportations qui soient le plus possible comparables aux statistiques d'autres pays dans ce domaine.

2. Produits actuels

a) Publications

Publications mensuelles, trimestrielles et annuelles

1) Communiqué préliminaire sur le commerce du Canada - mensuelle

2) Sommaire du commerce extérieur - mensuelle

3) Exportations par pays - trimestrielle

4) Exportations par marchandises - mensuelle

5) Importations par pays - trimestrielle

6) Importations par marchandises - mensuelle

7) Exportations. Commerce de marchandises - annuelle

8) Importations. Commerce de marchandises - annuelle

9) Importations. Commerce de marchandises. Détail des produits - annuelle

Publications occasionnelles

1) La classification des marchandises pour le commerce du Canada (1975)

2) Les indices de prix et de volume de base 1971 du commerce extérieur du Canada - Supplément

3) La Nomenclature canadienne pour le commerce international des marchandises : Manuel de référence

Nota : On trouvera à l'annexe A une description du contenu des publications susmentionnées.

b) Données non publiées

On peut se procurer sur demande des tableaux, des bandes et des microfiches comportant des données sur le commerce canadien.

Des renseignements relatifs aux quantités et aux valeurs peuvent être fournis pour les éléments de certaines classifications comme la N.C.C.I. (Nomenclature canadienne pour le commerce international des marchandises), la C.M.I. (Classification des marchandises d'importation), la C.M.E. (Classification des marchandises d'exportation) ou la C.T.C.I. (Classification type pour le commerce international); mais seule la valeur est indiquée pour les autres éléments car les renseignements recueillis sur les quantités ne sont pas uniformes aux niveaux en question.

Voici quelques exemples de combinaisons de données disponibles :

C.M.E. selon le mode de transport
C.M.I. selon le mode de transport
C.M.E. selon la région géographique
C.M.I. selon la région géographique

c) Documents détaillés

Revenu Canada a accès à des documents détaillés qui touchent à la fois les importations et les exportations, alors que la Commission du tarif et la Direction de l'analyse des importations du ministère de

l'Expansion industrielle régionale peuvent obtenir, en vertu d'une autorisation, des renseignements détaillés sur les importations seulement.

d) Disponibilité des données

Les données préliminaires sur le commerce extérieur sont communiquées au public environ cinq semaines après la fin du mois de référence, conformément à un échéancier établi au début de chaque année. Les données finales sont disponibles environ une à deux semaines après leur publication préliminaire.

3. Politique de divulgation

Cadre juridique :

En vertu de l'alinéa 16 (3) a) de la **Loi sur la statistique,** "les renseignements recueillis par des personnes, des organisations ou des départements, pour leur propre usage, et communiqués à Statistique Canada ... sont assujettis ... aux prescriptions concernant le secret auquel ils étaient assujettis lorsqu'ils ont été recueillis et ils ne peuvent être révélés par Statistique Canada que de la manière et dans la mesure où en sont convenus ceux qui les ont recueillis et le statisticien en chef".

Le statisticien en chef a le pouvoir d'autoriser la divulgation de tout autre renseignement jugé confidentiel dans les limites mutuellement convenues.

En vertu de la **Loi sur les douanes,** la facture est confidentielle.

Lignes directrices

En vertu de la Loi, Statistique Canada n'a pas le droit de révéler des renseignements au sujet des activités d'entreprises particulières, sauf dans certaines conditions précises.

Importations

Revenu Canada, qui est le ministère chargé de recueillir à la source des documents sur les importations en vertu de la Loi sur les douanes, a convenu en 1981 d'accorder à Statistique Canada le pouvoir de divulguer ou de publier des statistiques détaillées sur les importations sans avoir à éliminer les données portant sur la valeur ou le volume. Les conditions de l'accord peuvent être résumées en ces termes :

a) Statistique Canada peut divulguer ou publier, sous forme de tableaux détaillés au niveau désiré, des statistiques sur les importations tirées des documents des Douanes, même si les renseignements d'une classe donnée qui sont ainsi divulgués ou publiés peuvent être rattachés à un importateur en particulier;

b) Statistique Canada ne doit pas publier ou divulguer les noms et les adresses des importateurs canadiens ou des exportateurs étrangers sans avoir reçu dans chaque cas la permission écrite du sous-ministre des Douanes et Accise ou de son représentant.

Une politique modifiée de divulgation de renseignements sur les importations, basée sur cet accord, est entrée en vigueur le 1er décembre 1981.

Exportations

Dans le cas des exportations, la seule façon d'éviter la divulgation de renseignements confidentiels dans les données publiées et non publiées est de limiter le nombre des recoupements dans les tableaux. La ligne de conduite générale adoptée pour les demandes de données non publiées prévoit que l'on fournisse :

a) sur une base **mensuelle,** des totaux selon une seule variable ou les données d'une classification recoupée;

b) sur une base **trimestrielle,** jusqu'à deux classifications recoupées;

c) sur une base **annuelle,** jusqu'à trois classifications recoupées;

d) un plus grand nombre de classifications recoupées à des niveaux d'agrégation plus élevés;

e) une classificaton recoupée selon le port de dédouanement et le code de traitement (exportation nationale et réexportation), mais non en fonction de toute autre variable.

Les demandes de tableaux recoupés sortant du cadre de ces lignes directrices générales doivent être approuvées par le statisticien en chef.

4. Cadre

Univers

Le **commerce international de marchandises** comprend tous les biens dont le passage d'un côté à l'autre de la frontière canadienne augmente ou diminue le stock de ressources matérielles du Canada.

Un **bureau de douane** est un endroit désigné par Revenu Canada, Douanes et Accise, aux fins de la déclaration de marchandises.

Les **importations** comprennent tous les biens qui franchissent les limites géographiques du Canada et arrivent au pays.

Les **exportations nationales** comprennent tous les biens cultivés, extraits ou fabriqués au Canada qui sortent du pays.

Les **réexportations** sont des exportations de biens d'origine étrangère qui n'ont pas été transformés matériellement au Canada.

Le **total des exportations** est la somme des exportations nationales et des réexportations.

Voici quelques exemples de biens exclus des statistiques sur le commerce :

1) Les exportations vers des missions diplomatiques ou militaires canadiennes à l'étranger

2) Les importations des missions diplomatiques ou militaires étrangères au Canada

3) Les achats des touristes

4) Les effets des migrants

5) Les achats ou les ventes d'approvisionnements de navires ou d'aéronefs

6) Les biens auxquels on fait franchir la frontière canadienne uniquement pour en faciliter le transport (en transit)

Nota : Les opérations soulignées sont enregistrées dans la catégorie "hors commerce".

Sources

Les données sur le commerce international des marchandises sont compilées à partir de documents administratifs que Revenu Canada, Douanes et Accise recueille dans ses bureaux de douane répartis dans tout le Canada. On trouvera à l'annexe B les titres des formules et la description du contenu des bandes et des rapports sommaires utilisés.

D'autres divisions de Statistique Canada et des organismes gouvernementaux présentent des rapports sur certaines activités précises comme le commerce de l'énergie électrique et les exportations de pétrole brut et de gaz naturel. La Commission canadienne du blé présente des rapports sur les exportations de céréales.

Période de référence

Le mois statistique correspond au mois civil. Toutefois, on prévoit cinq jours ouvrables pour la transmission des documents des Douanes.

Classification :

Les **importations** sont présentées selon la Nomenclature canadienne pour le commerce international (N.C.C.I.) qui est fondée sur la Classification type des produits (C.T.P.).

Les **exportations** sont présentées selon la Classification des marchandises d'exportation (C.M.E.) qui est fondée sur la Classification type des produits (C.T.P.).

Les unités de mesure les plus souvent utilisées dans les deux types de classification sont le poids et le nombre car au moins une de ces deux unités est généralement fournie pour chaque expédition de marchandises exportées ou importées.

B. Cadre théorique du Programme de statistiques sur le transport maritime international

1. Mandat et objectifs

La Division des transports et des communications a pour **mandat** de produire, de publier ou de divulguer de toute autre façon des statistiques uniformes, intégrées, complètes et actuelles sur tous les modes de transport, les infractructures de transport et les communications, en tenant compte des besoins essentiels des clients de la Division.

La Sous-section des transports maritimes a pour mandat de produire, de publier et de divulguer de toute autre façon des statistiques sur le transport maritime au Canada, notamment sur l'industrie canadienne du transport par eau et le trafic, tant national qu'international, dans les ports du Canada.

Voici les **objectifs** du Programme de statistiques sur le transport maritime international :

1) Fournir des statistiques globales et détaillées sur :

   a) les opérations de navigation, les mouvements de navires et le tonnage des marchandises manutentionnées dans les ports canadiens au titre du commerce international;

   b) les mouvements de marchandises destinées au commerce international dans les ports canadiens;

      (i) selon le port de chargement et de déchargement,
      (ii) en fonction de chaque navire entrant dans les limites d'un port ou en sortant.

2) Constituer une banque de données sur les navires, contenant des renseignements permanents sur les navires s'adonnant au commerce international qui entrent dans les ports canadiens ou qui en sortent.

3) Constituer une banque de données sur l'origine et la destination des marchandises destinées au commerce international, à l'aide des documents administratifs de Revenu Canada, Douanes et Accise, aux fins de publication et pour les besoins des utilisateurs du gouvernement.

2. Produits

a) Publications

Statistiques du transport maritime international - trimestrielle

Statistiques sur les marchandises transportées au titre du transport maritime international dans les eaux côtières canadiennes, les Grands lacs et la voie maritime du Saint-Laurent. À compter des données portant sur le premier trimestre de 1982, cette publication remplace la publication trimestrielle "Statistiques du trafic maritime international" dont les données sont ventilées selon le genre de cargaison.

Statistiques du transport maritime international de marchandises - annuelle

Statistiques sur les marchandises transportées au titre du transport maritime international dans les eaux côtières canadiennes, les Grands lacs et la voie maritime du Saint-Laurent. À compter de l'année de référence 1980, cette publication remplace la publication annuelle "Statistiques du trafic maritime international" dont les données sont ventilées selon le genre de cargaison.

Statistiques portuaires du transport maritime international - annuelle

Statistiques sur le tonnage de la cargaison manutentionnée et le nombre et la taille des navires qui sont entrés dans les ports canadiens ou en sont sortis au titre du transport maritime international, selon le port de manutention. La première édition porte sur l'année de référence 1980.

Transport par eau - Bulletin de service

Destiné à l'industrie, aux administrations publiques et à d'autres utilisateurs, ce bulletin fournit dans des délais rapides des renseignements sommaires sur le transport maritime et l'activité portuaire, les principales marchandises chargées et déchargées et le trafic des conteneurs.

b) Données non publiées

Tableaux indiquant le tonnage des cargaisons manutentionnées dans les ports canadiens au titre du transport maritime international, selon un maximum de quatre variables parmi les suivantes : marchandises, port de manutention, origine et destination étrangères, nationalité du navire, région du Canada. Le système produit des totalisations pour une variable spécifiée et des sous-totalisations pour une ou deux autres variables. Au besoin, les données peuvent être classées selon leur ordre d'importance pour n'importe laquelle des quatre premières variables susmentionnées.

c) Documents détaillés

Outre les variables qui figurent dans les tableaux publiés et non publiés, Transports Canada, la Commission canadienne des transports et Industrie et Commerce peuvent recevoir, à la discrétion du statisticien en chef, des bandes de données ou des données regroupées contenant des détails comme le nom du navire, le nom du service (ligne) et sa jauge brute et nette au registre. Leur contenu précis fait encore l'objet d'une négociation.

3. Politique de divulgation

Même si la Loi sur la statistique interdit la divulgation de tout renseignement pouvant être associé à une personne ou à une entreprise en particulier, le paragraphe 16(3) de la Loi sur la statistique prévoit certaines exceptions, notamment en ce qui a trait aux renseignements sur tout transporteur, qui peuvent être révélés avec l'autorisation du statisticien en chef. Dans le contexte des statistiques sur le transport maritime, les données sur les transporteurs peuvent contenir des renseignements sur le navire et sa cargaison, mais non sur la valeur de la cargaison ou de ses éléments. Le nom et l'adresse des expéditeurs ou des destinataires ne doivent pas non plus être divulgués.

Jusqu'à l'élaboration de sa propre politique de divulgation, Revenu Canada, Douanes et Accise, a consenti à la divulgation de données agrégées dans les publications et a permis que le public et les ministères gouvernementaux aient accès aux données des tableaux non publiés, ventilées au même niveau. Douanes et Accise a également accepté que des données permettant d'identifier une personne ou une entreprise en particulier soient communiquées à certains ministères et organismes précis du gouvernement fédéral, conformément à la politique de divulgation habituelle de la Division des transports et des communications. La Division a pour politique de s'assurer que chaque fois que ce genre d'information est fournie, elle soit traitée confidentiellement et gardée en sûreté, et que sa divulgation sous toute forme soit d'abord soumise à l'approbation de Statistique Canada.

4. Cadre

Univers

L'univers englobe tous les navires de transport international qui entrent dans les ports canadiens ou qui en sortent ainsi que les marchandises chargées et déchargées.

Statistiques sur le transport maritime international

1) Les données sur les navires de transport international qui arrivent dans un port de référence ou qui en sortent sont maintenant comprises dans les **statistiques sur le transport maritime international.**

2) Un navire, qu'il soit exploité pour compte d'autrui ou à des fins privées, s'adonne au **transport international :**

   a) lorsqu'il arrive d'un port étranger ou part à destination d'un port étranger;

   ou

   b) lorsque des marchandises sont chargées à bord à destination d'un port étranger ou déchargées à leur arrivée d'un port étranger;

   ou

   c) lorsqu'il n'est pas immatriculé au Canada et ne détient pas une autorisation de cabotage de la Commission canadienne des transports.

3) Le **port de référence** est un port de manutention situé dans les limites géographiques du Canada. Il ne correspond pas nécessairement à un port douanier.

4) Les **totalisations** fournissent des renseignements sur le nombre de navires et leur jauge ainsi que sur la cargaison. On s'attend que les navires qui ne s'adonnent pas au transport par eau soient exclus des totalisations.

5) On recueille des renseignements sur la **cargaison chargée** à bord d'un navire ou sur la **cargaison déchargée** d'un navire ancré dans un port canadien qui s'adonne au transport international. On ne tient pas compte des données qui portent sur les provisions de bord, le courrier et les conteneurs vides.

6) La **marchandise** faisant partie de la cargaison chargée ou déchargée est codée en fonction de la Classification type des produits (CTP) de Statistique Canada; la compilation se fait au niveau de classification approprié selon le tonnage total enregistré pour la période de référence.

Sources de renseignements

Les statistiques sur le trafic maritime international et l'origine et la destination des marchandises sont établies à partir d'exemplaires de documents administratifs de Revenu Canada, Douanes et Accise, envoyés à Statistique Canada par les agents douaniers du port de référence ou, dans le cas des ports non douaniers, du bureau de douane le plus près. Les rapports utilisés sont la Déclaration générale A 6 et les pièces jointes à cette déclaration comme le manifeste, le connaissement, l'avis d'arrivée ou la Déclaration de la cargaison A 6A.

Période de référence

1) L'année statistique débute le 1er janvier et prend fin le 31 décembre et la date d'enregistrement est la date d'arrivée ou de départ du navire. Tous les documents qui se rapportent aux mouvements d'une année donnée sont attribués à cette année, même si certains d'entre eux n'ont été reçus que l'année suivante.

2) Le nombre des arrivées et des départs ne s'équilibre pas nécessairement puisque :

   a) l'arrivée et le départ d'un navire peuvent se produire au cours d'une période de référence différente;

   b) l'arrivée et le départ peuvent ressortir l'un au transport international, l'autre au transport national.

CHAPITRE II

BESOINS : EXIGENCES DES UTILISATEURS PRINCIPAUX

A. **Besoins en matière de statistiques sur le transport maritime international**

Les énoncés des besoins en matière de statistiques sur le transport maritime international font ressortir, avec divers degrés d'emphase, quatre aspects reliés les uns aux autres : une proposition de système statistique, les éléments de données requis, les statistiques à produire et l'utilisation finale.

1. Système statistique

Deux énoncés des besoins en matière de statistiques sur le transport maritime international font la description de systèmes statistiques. L'un est une proposition du Bureau de statistique des Nations Unies, l'autre fait l'objet du rapport de 1974 du Comité interministériel sur la statistique du transport maritime. En outre, à l'intérieur de la Division des transports et des communications elle-même, on constate le besoin d'un système qui viendra compléter celui actuellement utilisé pour produire les statistiques du cabotage. Nous présentons ci une description de chacun, puis nous traçons les grandes lignes d'un système mixte.

a) Bureau de statistique des Nations Unies

M. Han-Son Chu, conseiller en statistiques du transport maritime au Bureau de statistique des Nations Unies, dans un document rédigé en prévision d'un séminaire donné par la Direction de la recherche de la Commission canadienne des transports, tenu à Ottawa, au Canada, en octobre 1981, a présenté une proposition détaillée relative à un "système d'information aux fins de la production de statistiques du transport maritime pour les pays en voie de développement". Le système décrit est essentiellement national et est conçu de manière à pouvoir fournir des données qui permettront de produire des statistiques régionales et mondiales. Par un processus d'agrégation, l'ONU pourrait se servir des données communiquées par les pays qui disposent de systèmes statistiques bien articulés pour fournir de l'information sur le transport à destination et en provenance des pays en voie de développement. Il faut donc garder à l'esprit que l'information transmise à l'ONU fera probablement l'objet d'une distribution dans le monde entier, distribution dont les conséquences sont imprévisibles du point de vue des règlements, des restrictions et des frais touchant les navires dont les mouvements sont relevés.

Le système des Nations Unies est constitué d'un ensemble de fichiers reliés par des éléments communs. À la base se trouvent deux fichiers actifs comportant des données sur les mouvements des navires et les mouvements des marchandises; un troisième fichier, portant sur les activités portuaires, est facultatif. Il est essentiel pour que le

système soit fonctionnel que le fichier des mouvements des marchandises comporte l'identité des navires, et que le fichier des mouvements des navires et celui des mouvements des marchandises puissent fournir des données selon les ports.

Trois fichiers bibliothèques permettent d'accroître la capacité de production de données des fichiers actifs. Des descripteurs de navires peuvent être utilisés pour valider les données fournies, ou à titre de données supplémentaires. Les fichiers de codage/décodage des marchandises permettent l'agrégation des données sur les marchandises au niveau de détail désiré. Grâce à un fichier sur les distances entre ports, on peut calculer la quantité de marchandises en tonnes-kilomètres, ce qui ajoute une autre dimension aux ressources du système.

Selon ce qui est prévu, le système proposé tirera l'essentiel des informations dont il a besoin des versions existantes des documents douaniers et des documents connexes, des registres des ports et des publications de référence courantes.

b) Comité interministériel sur la statistique du transport maritime

En juin 1974, le Comité interministériel sur la statistique du transport maritime, mis sur pied en août 1973, a présenté un document intitulé Water Transport Statistics Report, Evaluation and Recommendations. Les auteurs envisageaient un système à six composantes pour les statistiques du transport par eau :

Activité du navire : mouvements et cargaison du navire.
Mouvement de la cargaison : déplacements de la cargaison et origine et destination des marchandises.
Activité portuaire : données relatives aux navires et aux cargaisons pour chaque port.
Immatriculations des navires : banque de données statiques contenant des renseignements sur les navires.
Répartition modale : mode de transport intérieur par marchandise.
Données financières : données sur l'industrie et les activités de transport par eau au Canada.

En établissant des liaisons entre les diverses composantes de ce cadre, le système pourrait livrer toute une gamme de genres de données. La dernière composante, les données financières, bien qu'elle fasse partie du cadre, a été considérée comme un complément plutôt que comme un élément inhérent aux statistiques du transport maritime.

c) Division des transports et des communications

Il est nécessaire, pour produire des statistiques sur l'ensemble des activités portuaires, de combiner les données sur le cabotage et celles du transport maritime international pour chaque port où ont lieu des

activités internationales et nationales de transport maritime. Par conséquent, il est utile de décrire les composantes des statistiques du cabotage lorsqu'on étudie les besoins en matière de statistiques sur le transport maritime international.

Le système de production des statistiques du cabotage fait actuellement l'objet d'une révision. Il combinera des fichiers actifs à des données statiques sur les navires, et à des fichiers bibliothèques de classification des marchandises. Il n'est pas essentiel d'effectuer une harmonisation avec les fichiers des statistiques du transport maritime international tant que les concepts et les éléments de données concordent suffisamment pour qu'il soit possible d'obtenir des données sur l'ensemble des activités portuaires.

d) Composantes d'un système mixte

On a considéré, dans le choix des composantes du Système de statistiques sur le transport maritime international, que les données relatives aux ports à l'exception de celles touchant l'activité des navires, n'étaient pas visées par le mandat du Groupe de travail. L'information financière sur l'industrie canadienne du transport par eau n'entre pas non plus dans le cadre de ce mandat.

Tout système qui doit satisfaire les exigences du Bureau de statistique des Nations Unies, des principaux utilisateurs canadiens et de la Division des transports et des communications doit comporter les éléments suivants :

Fichiers actifs

(i) Mouvements des navires
(ii) Mouvements des marchandises
(iii) Activité portuaire, établie selon (i) et (ii) ci-dessus
(iv) Pays de chargement ou de déchargement

Fichiers bibliothèques

(i) Descripteurs de navires
(ii) Fichiers de codage/décodage - classification des marchandises
(iii) Distances entre ports
(iv) Noms des pays

2. Éléments de données

Afin de décrire les besoins en matière de statistiques sur le transport maritime international sous forme d'éléments de données, on a analysé trois documents[1]. Ensemble ils fournissent une liste représentative et raisonnablement détaillée, sans être complète, des éléments de données requis par les Nations Unies et les gouvernements canadiens, tant fédéral que provinciaux. Il est commode de regrouper ces éléments sous deux rubriques :

a) Navires
b) Expéditions

a) Navires

1) Caractéristiques

(i) Identification
Nom
Numéro d'immatriculation
Pavillon

(ii) Taille
Longueur
Tirant d'eau
Jauge brute au registre

(iii) Capacité

Masse ou poids :
Port en lourd

---

1. Les trois documents sont les suivants :

Han-Son Chu, Document rédigé en prévision d'un séminaire de la Direction de la recherche de la Commission canadienne des transports, tenu à Ottawa, au Canada, le 22 octobre 1981.

Statistique Canada, Besoins des administrations fédérale et provinciales au titre de la statistique des transports au Canada, 1982.

Comité interministériel sur la statistique du transport maritime, Water Transport Statistics Report, Evaluation and Recommendations, 7 juin 1974.

Volume
Jauge nette au registre
Capacité volumétrique en balles
Capacité volumétrique en grains

(iv) Type

Les listes varient considérablement, mais la plupart s'articulent autour de caractéristiques de conception, uniques ou groupées, selon, par exemple :

les genres de cargaisons (passagers, conteneurs, pétrole, marchandises en vrac);
la méthode de chargement/déchargement (manutention horizontale, porte latérale);
la propulsion (vapeur, moteur);
la conception (chaland, remorqueur, aérogiisseur);
l'utilisation (bateau de pêche, navire de la marine canadienne, traversier)

(v) Âge

(vi) Navigation dans les glaces : classe, résistance

2) Responsabilité

Transporteur
Propriétaire
Exploitant
Compagnie de navigation
Titulaire de licence

3) Mouvement

(i) Port de référence
(ii) Agent
(iii) Pour les navires entrants

date d'arrivée
dernier port d'escale
nom
pays ou province
port d'origine
nom
pays

(iv) Pour les navires sortants :
date de départ
prochain port d'escale
nom
pays ou province
port de destination finale
nom
pays

4) Cargaison

Arrivées
Déchargements
Chargements
Départs
Marchandises en transit
(ou assez d'information pour permettre le calcul de tous ces éléments)
sous forme de masse ou de poids brut
par marchandise

5) Service

Service régulier
Conférence
Autre
Vraquier
Tramp
Navire à services d'affrètement
À temps
Au voyage
Coque-nue

6) Genre de commerce

Côtier
Mackenzie
International

7) Route

b) Expéditions

1) Marchandises

Désignation
Classification, c.-à-d. :
CTCI (Classification type pour le commerce international)
NCCD (Nomenclature du Conseil de coopération douanière)
(auparavant la NDB - Nomenclature douanière de Bruxelles)

2) Quantité

Masse ou poids - brut
net
Volume

3) Valeur

4) Conteneurisation

Marchandises conteneurisées
Autres

5) Frais de transport

Conditions
Tarifs

6) Circulation

(i) Mouvement
Direction : entrée, sortie
Type : national, international
Autre : transit, service auxiliaire

(ii) Chargement - port
province ou pays

(iii) Déchargement - port
province ou pays

(iv) Origine - endroit
province ou pays

(v) Destination - endroit
province ou pays

(vi) Mode(s) de transport
Origine canadienne vers port de chargement
Port de déchargement vers destination canadienne

3. Statistiques à produire et utilisation finale : besoins de données

1) Bureau de statistique des Nations Unies

En vertu du système uniforme décrit par M. Chu, les données recueillies relativement à une cargaison particulière seraient liées au navire qui la transportait, de façon qu'on puisse produire à volonté des statistiques en fonction de caractéristiques données des navires. Un total de 25 éléments seraient combinés et associés à

des bibliothèques de données, de sorte qu'on pourrait obtenir de l'information quels que soient le niveau désiré et la fin recherchée par l'utilisateur. Chaque pays participant établirait son propre système, mais il y aurait une compatibilité suffisante entre tous les systèmes pour qu'on puisse regrouper et comparer les données à l'échelle des régions et à l'échelle mondiale, à tout niveau de détail convenu.

2) Commission canadienne des transports

La Commission canadienne des transports préfère disposer de données sur les mouvements des navires avec identification de ces derniers, de manière à pouvoir établir des liens avec son propre fichier bibliothèque sur les navires et s'en servir à des fins analytiques dans le processus d'établissement des orientations et de prise des décisions. Elle a également besoin de données sur les cargaisons ou les marchandises afin de procéder à des comparaisons tarifaires. Il lui faut également avoir accès à l'information figurant sur le connaissement, en particulier la valeur de la cargaison.

3) Transports Canada

Dans l'exposé fédéral-provincial des besoins, Transports Canada explique qu'il lui faut disposer de données sur les transporteurs individuels. Cette information serait utilisée à diverses fins dans le cadre de l'établissement de la politique du transport.

4) Industrie du transport maritime

Dans le Water Transport Statistics Report de 1974, les représentants de l'industrie du transport maritime ont exprimé le besoin de données selon le pavillon ou la ligne et selon la route, aux fins de la négociation d'ententes commerciales bilatérales.

5) Analystes des transports fédéraux et provinciaux

Les analystes des transports fédéraux et provinciaux ont besoin de totalisations détaillées par marchandise et d'éléments de données comme le port de chargement/de déchargement, le lieu d'origine/de destination, le mode de transport en direction/en provenance du port, ainsi que d'une certaine indication de la quantité. Ces utilisateurs, ainsi que les responsables des ports, ont besoin de totalisations détaillées par port, indiquant la masse brute et les marchandises en ce qui a trait aux cargaisons d'arrivée, déchargées, chargées, de départ ou en transit, selon des caractéristiques des navires comme la taille et le type. Les analystes qui s'intéressent aux comparaisons intermodales ont besoin de statistiques sur les cargaisons et les expéditions en tonnes-kilomètres, ainsi que sur l'origine et la destination, avec des détails sur les modes de transport.

B. Besoins en matière de statistiques sur le commerce international

Plusieurs utilisateurs de données sur le commerce des marchandises au niveau international et national se sont montrés intéressés à obtenir des ensembles de données plus complets sur les déplacements de marchandises en ce qui a trait à la fois aux entrées et aux sorties. Bien qu'aucune analyse exhaustive des besoins n'ait été effectuée en cette matière, plusieurs demandes ont été récemment formulées relativement aux données sur le transport maritime.

La **Commission canadienne des transports** s'est dite intéressée par des statistiques sur le trafic international des cargaisons générales ainsi que sur les mouvements des marchandises (répartition modale) à l'intérieur du pays. Les principaux éléments de données nécessaires pour répondre à ces besoins sont les suivants :

1) marchandises selon la NCCI et/ou la CMI et la CME
2) origine canadienne des exportations
3) destination canadienne des importations
4) mode de transport utilisé pour les déplacements intérieurs
5) conteneurisation
6) volume
7) frais de transport

Les sociétés de transport de marchandises comme **Air Canada** et **CP Rail** ont fait part de leur besoin de statistiques sur les composantes aérienne et maritime du commerce international; toutefois, le volet aérien du programme statistique n'entre pas dans le cadre de la présente étude. Les éléments de données particuliers dont ont besoin les sociétés de transport de marchandises pour ce qui est de la composante maritime sont les suivants :

1) marchandises (NCCI et/ou CMI et CME)
2) origine et destination
3) poids (tonnage)
4) conteneurisation

La **Canada - United Kingdom Freight Conference** demande que soient recueillies des statistiques sur les poids des marchandises selon les codes des marchandises d'exportation, et que ces données soient vérifiées aux fins de la publication de données sur les poids pour toutes les marchandises exportées. Le besoin de données sur la proportion des marchandises conteneurisées, pour tous les produits exportés, a également été exprimé.

Les **Nations Unies** ont adopté le **système harmonisé** de classification des marchandises. Dans la mesure où ce système sera mis en place aux fins des statistiques douanières au Canada et dans le reste du monde, c'est en fonction de cette classification que les données seront recueillies dans le cadre du programme des statistiques sur le commerce et sur le transport maritime international. Afin que la qualité des données soit préservée, il faudrait éviter le plus possible de combiner des données ou de modifier des codes au cours du traitement préalable à la publication des statistiques. Puisque Revenu Canada, Douanes et Accise prévoit mettre ce système en application en 1987, la tâche consistant à choisir des groupes appropriés de marchandises à des fins de publication peut revêtir une certaine urgence.

C H A P I T R E I I I

COMPARAISON ENTRE LES BESOINS ET LES RESSOURCES

Compte tenu des **besoins** dont il a été fait mention au chapitre II, on a passé en revue les sources de données pour établir dans quelle mesure les éléments de données mentionnés étaient disponibles. On trouvera à l'annexe C un tableau présentant les sources de données et la façon dont elles sont traitées dans les systèmes actuels de statistiques sur le commerce et le transport maritime. Une comparaison des besoins et des ressources a révélé que la plupart des données nécessaires sont déjà disponibles directement ou pourraient l'être au moyen de sources supplémentaires. Le but du présent chapitre est donc d'expliquer les changements qu'on propose d'apporter aux programmes existants. Si ceux-ci étaient remaniés de la façon suggérée, la gamme des besoins des utilisateurs auxquels on peut répondre s'en trouverait élargie. En outre, les changements sont compatibles avec un système intégré de statistiques sur le commerce et le transport maritime. Le chapitre IV présente un second ensemble de recommandations visant spécifiquement le processus d'intégration des deux systèmes.

Les documents douaniers[1] constituent la source principale de statistiques sur le transport maritime et le commerce à l'échelle internationale. La Déclaration générale A 6 est la seule source de renseignements sur le navire et ses mouvements. Par contre, les éléments de données tirés du manifeste, sous ses diverses formes, sont généralement contenus dans la formule B 3 et d'autres formules sommaires relatives aux importations. Les données relatives aux exportations proviennent pour leur part en majeure partie de la formule B 13, ainsi que des rapports sommaires présentés par les gros exportateurs, et d'états sommaires établis par la Commission canadienne du blé (grains), l'Office national de l'énergie (électricité) et la Division des industries manufacturières et primaires de Statistique Canada (pétrole brut et gaz naturel).

Les paragraphes qui suivent présentent une comparaison entre les besoins exprimés, qui ont été présentés au chapitre II, et les ressources disponibles, dont il est fait mention à l'annexe C.

1. Caractéristiques des navires

   Une fois qu'on a pris connaissance du nom du navire sur la formule A 6, on peut obtenir toutes les caractéristiques nécessaires en consultant le Lloyd's Register, document de référence normalisé auquel on peut facilement avoir accès, sur papier ou sur bande. Aux fins du système statistique, il n'est nécessaire de retenir que les éléments qui servent au traitement des données ou à la production de statistiques; les autres éléments demeureront facilement accessibles si jamais on en a besoin pour des totalisations spéciales.

---

1 Voir à l'annexe B une liste des titres, accompagnés d'une brève description.

La jauge brute au registre est une mesure de la capacité totale disponible à l'intérieur d'un navire, sans tenir compte de l'usage. Comme on s'en sert souvent pour évaluer la taille d'un navire, elle est intéressante en tant qu'unité statistique. Dans le cas des statistiques sur le mouvement des navires dans les ports, une distribution de fréquences pourra se révéler plus utile qu'une simple totalisation, si bien sûr l'importance du trafic justifie ce genre de présentation.

La jauge nette au registre est une mesure de l'espace disponible, à l'intérieur d'un navire, pour la cargaison ou les passagers. Comme elle représente un volume, elle ne peut être reliée directement au poids ou à la masse de la cargaison. Malgré cet inconvénient, elle est largement utilisée comme mesure de la capacité d'un navire. Par conséquent, il est recommandé d'en maintenir l'utilisation.

2. Responsabilité

La compagnie ou l'agent responsables sont appelés à changer plus souvent que les caractéristiques du navire; ils peuvent même varier d'un voyage à l'autre. Aux fins du suivi et de l'analyse détaillée, le code du transporteur figurant dans les documents douaniers identifie l'agent maritime responsable au port. Au besoin, ce dernier pourra fournir des renseignements sur le propriétaire ou l'exploitant. Toutefois, cet élément n'est pas requis dans le système statistique.

3. Mouvements des navires

La Déclaration générale A 6 contient assez de renseignements sur les mouvements des navires pour répondre aux besoins du système statistique. Toutefois, l'utilisation du terme "mouvement sur lest" pour décrire l'arrivée d'un navire qui n'a pas déchargé de marchandise ou le départ d'un navire qui n'a pas pris de chargement à un port peut prêter à confusion dans le cas des utilisateurs qui s'intéressent à des mesures comme la capacité inutilisée. Dans la catégorie des "mouvements sur lest" entrent les activités des navires de croisière et des autres navires de transport de passagers, des traversiers pouvant transporter des camions, des automobiles et des personnes, ainsi que des remorqueurs tirant des péniches qui, elles, sont chargées ou déchargées. Il faudrait donc s'assurer de faire des totalisations distinctes pour les mouvements des navires transportant des marchandises et pour ceux des navires transportant peu ou pas de marchandises, selon le type de navire.

La Déclaration générale A 6 ne comporte généralement pas de renseignements sur le genre de service, le genre de commerce et la route. On peut considérer ces détails comme des exigences spéciales qui n'entrent pas dans le cadre du programme statistique.

4. Cargaisons

À l'heure actuelle, seules les marchandises déchargées et les marchandises chargées sont incluses dans les statistiques sur le transport maritime international. Certains utilisateurs s'intéressent à la charge des navires et aimeraient qu'on leur fournisse cette information en remplacement ou en supplément des quantités de marchandises chargées et déchargées. Ainsi, et ce n'est là qu'un exemple, la Garde côtière de Transports Canada utilise actuellement ces données pour des analyses des risques de collision. Pour qu'on puisse fournir des données sur la charge des navires qui entrent dans un port ou en sortent, il faudrait disposer d'un élément d'information supplémentaire seulement, qui pourrait être l'une ou l'autre des quantités suivantes : charge à l'arrivée, charge au départ et charge en transit. Si on connaît les quantités chargées et déchargées, on peut obtenir n'importe quel de ces éléments à partir des deux autres :

Charge à l'arrivée - marchandises déchargées = charge en transit

Charge en transit + marchandises chargées = charge au départ.

5. Expéditions

Les éléments de données que nous venons de mentionner ne s'appliquent qu'aux statistiques sur le transport maritime international. Ceux qui touchent les expéditions, par contre, s'appliquent également aux statistiques sur le commerce international.

Les données sur les marchandises sont tirées, dans le cas du programme de statistiques sur le commerce, des documents relatifs aux importations et aux exportations, et dans le cas du programme de statistiques sur le transport maritime, de toute une gamme de documents qu'on désigne généralement par le terme "manifeste".

Les quantités, selon une unité de mesure précisée, sont également relevées tant par le programme de statistiques sur le commerce que par le programme de statistiques sur le transport maritime. Dans ce dernier cas, les quantités sont converties en kilogrammes au moyen d'un calcul direct ou d'un procédé d'imputation.

La valeur n'est relevée que pour les statistiques sur le commerce international. Dans le cas du transport maritime, on considère que cet élément ne relève pas du transporteur, de sorte qu'en vertu de la Loi sur la statistique, il ne peut être diffusé sous une forme permettant de le rattacher à une entreprise particulière. En vertu d'un programme conjoint commerce/transport maritime, on pourrait à tout le moins inclure certains grands agrégats dans les statistiques sur le transport maritime.

Les données sur la conteneurisation sont tirées uniquement du manifeste. Pour certains utilisateurs, il est important de disposer d'une répartition par marchandises conteneurisées et non conteneurisées.

Le pays d'importation ou d'exportation est relevé dans le cadre du programme de statistiques sur le commerce. Le port est relevé dans le cadre du programme de statistiques sur le transport maritime.

D'autres détails concernant les frais de transport des marchandises et le transport intérieur ne sont relevés par ni l'un ni l'autre des programmes. Il ne semble pas possible qu'on puisse tirer ces données des documents douaniers.

En résumé, il semble que pour obtenir les éléments de données souhaités, la formule B 3 et d'autres documents sommaires soient des sources tout aussi intéressantes que le manifeste en ce qui a trait aux expéditions, sauf qu'ils ne précisent pas si les marchandises sont conteneurisées ou non. Il s'agit toutefois d'un renseignement essentiel à la planification des installations portuaires ou des interfaces entre modes de transport. Les données sur le poids ou la masse, ainsi que sur le port étranger, sont utiles mais non essentielles dans la plupart des cas.

CHAPITRE IV

CONCLUSIONS, RECOMMANDATIONS ET CONSÉQUENCES

A. Conclusions

Après avoir comparé les besoins et les ressources dans le domaine des statistiques sur le commerce et le transport maritime des marchandises, les membres du groupe de travail ont conclu qu'il fallait améliorer les systèmes existants de collecte de statistiques. On dispose déjà, en vertu des programmes existants, de la presque totalité des éléments de données permettant de répondre à la demande de statistiques sur le transport maritime et le commerce. Toutefois, en développant le système actuel du point de vue du traitement des données, on serait en mesure de combler une plus grande partie des besoins exprimés par les utilisateurs.

Compte tenu de la demande de statistiques complètes sur le transport maritime et le commerce, le groupe de travail en arrive aux conclusions suivantes :

1) comme la jauge brute au registre et la jauge nette au registre sont des mesures courantes de la taille et de la capacité des navires, on devrait continuer de les utiliser aux fins des statistiques sur le transport maritime international;

2) afin de disposer d'une meilleure représentation de l'activité portuaire, on devrait envisager la possibilité de présenter des totalisations distinctes pour les mouvements des navires transportant des marchandises et pour les mouvements des navires transportant peu ou pas de marchandises, selon le genre de navire;

3) afin de pouvoir produire des données sur la charge des navires à l'arrivée et au départ ainsi qu'entre les ports, et donc de pouvoir calculer la charge du navire, les coefficients de charge et l'utilisation de la capacité, on devrait envisager la possibilité d'obtenir l'un ou l'autre des renseignements suivants : charge à l'arrivée, charge au départ et charge en transit.

B. Recommandations

Tout au long de son étude, le groupe de travail visait deux objectifs en tentant d'établir un lien entre les statistiques du commerce international des marchandises et les statistiques du transport maritime :

(i) limiter le plus possible l'augmentation du fardeau de réponse de l'une ou l'autre des parties intervenant dans la collecte et la production de statistiques intégrées sur le commerce international et le transport maritime, et

(ii) établir un lien convenable en limitant le plus possible l'addition de nouvelles ressources.

À la lumière de ces objectifs, les membres du groupe de travail ont examiné un éventail appréciable de moyens d'établir le lien entre les deux ensembles de statistiques, et ils ont retenu ceux qui leur semblaient le mieux répondre aux critères énoncés.

Importations

Le numéro du transporteur et le numéro du rapport qui figurent sur la Déclaration générale A 6 sont des éléments du numéro de contrôle du fret inscrit sur les documents relatifs aux importations. Pour faire la correspondance entre ces documents, comme les formules B 3 et B 6, et la Déclaration générale A 6,

1. il est recommandé que le lien nécessaire soit établi en associant les numéros du transporteur et du rapport au numéro de contrôle du fret, à condition que la fréquence des numéros en double soit jugée acceptable, après une étude plus approfondie.

Les numéros du transporteur et du rapport qui figurent sur la Déclaration générale A 6 ne sont pas nécessairement uniques, d'où la possibilité de répétition. L'ampleur de cette difficulté est actuellement inconnue, et c'est probablement ce facteur qui permettra de déterminer si la solution proposée est acceptable.

2. Il est recommandé, par conséquent, qu'une étude approfondie soit effectuée en vue de déterminer le nombre possible de répétitions de documents susceptibles de se produire. Pendant la période visée par l'étude, il serait essentiel que la Division des transports et des communications n'effectue pas la vérification et la correction des codes de transporteur.

Si l'étude permet de conclure que le nombre des répétitions de documents se trouve en deçà d'un seuil de tolérance acceptable, on pourrait travailler à mettre au point une méthode automatisée d'appariement des documents, conformément à la recommandation 1. Toutefois, si l'étude révélait un nombre inacceptable de répétitions de documents,

2.1 il est recommandé qu'on recherche des moyens de réduire les répétitions et, s'il arrivait que le nombre de ces dernières demeure à un niveau inacceptable, que les Douanes soient invitées à fournir, avec chaque Déclaration générale A 6, une liste complète des numéros de contrôle du fret associés à une entrée de marchandises.

La formule B 3 et d'autres formules utilisées par la Division du commerce extérieur pour la saisie des données sur les importations comportent un sommaire, par expédition, des renseignements contenus dans le manifeste et dans des documents supplémentaires. Il semble que trois éléments de données qu'on retrouve dans les statistiques du transport maritime ne figurent pas sur les formules B 3. Il s'agit du poids ou de la masse, d'un code précisant si les marchandises sont conteneurisées ou non et du port de chargement étranger.

Pour la production des statistiques sur le transport maritime, on obtient généralement la masse des marchandises chargées ou déchargées d'un navire s'adonnant au commerce international en consultant le manifeste, aux rubriques "unité de mesure" et "quantité". Si l'unité de mesure est une unité de masse ou de poids, la conversion en kilogrammes peut se faire directement. Si l'unité de mesure correspond à un volume, à une quantité ou à une autre caractéristique, le calcul se fait à l'aide de tables de conversion. Une vérification est effectuée pour s'assurer qu'il y a concordance avec l'information de la Déclaration générale A 6. Pour cette application, les données de la formule B 3 et d'autres documents sommaires serviraient tout aussi bien. Par conséquent, le groupe de travail :

3. recommande qu'on procède par imputation pour obtenir un poids à partir des quantités indiquées dans les documents relatifs aux importations.

Il pourrait n'être plus nécessaire de transmettre le manifeste à Statistique Canada si l'on pouvait obtenir ailleurs les renseignements relatifs aux marchandises conteneurisées.

Le code indiquant si les marchandises sont conteneurisées ou non est inscrit par le personnel chargé des statistiques du transport maritime après consultation du manifeste. Encore ici, les données de la formule B 3 et des factures connexes serviraient tout aussi bien. Toutefois, les dispositions de la Loi sur les douanes précisent que la facture est un document confidentiel. On ne sait trop si certains renseignements particuliers, par exemple la répartition entre marchandises conteneurisées et marchandises non conteneurisées, pourraient faire l'objet d'une publication ou d'une autre forme de diffusion.

4. Il est recommandé, par conséquent, que des précisions soient obtenues afin de savoir s'il est possible ou non de divulguer certains éléments de données particuliers de la facture en vertu de la Loi sur les douanes, et donc en vertu de la Loi sur la statistique.

Pour le cas où l'on déterminerait qu'en raison du caractère confidentiel de la facture, il est impossible de divulguer des éléments de données particuliers,

4.1 il est recommandé qu'on entreprenne des discussions avec les responsables des Douanes afin d'examiner la possibilité d'inclure, au moment d'une éventuelle révision des documents, une nouvelle rubrique concernant les marchandises conteneurisées.

Exportations

On avait d'abord envisagé, pour apparier les documents relatifs aux sorties de marchandises (exportations), de comparer manuellement les documents d'exportation (formule B 13 et rapports sommaires) avec la Déclaration générale A 6 et le manifeste. Toutefois, les inconvénients de cette méthode semblent l'emporter largement sur les avantages, car il serait très coûteux de la mettre en oeuvre et d'en assurer le fonctionnement. En outre, il faudrait pour apparier les documents se baser sur plusieurs éléments de données, de sorte que l'efficacité et la fiabilité seraient loin d'être assurées.

À l'occasion de visites effectuées dans les ports dans le cadre de ce projet et dans d'autres circonstances, on s'est rendu compte que certaines méthodes appliquées sur place pourraient faciliter les recoupements entre les documents relatifs au transport maritime et au commerce. Si l'on faisait en sorte que des procédures semblables existent dans tous les ports, on pourrait couvrir l'univers entier sans devoir apporter des modifications radicales aux procédures internes des Douanes.

5. Il est donc recommandé qu'en utilisant le système de liaison entre les bureaux de douane pour établir la correspondance entre les formules B 13 et A 6, on élabore une annexe à la formule A 6 sur laquelle figureraient l'identification du port et une liste de tous les numéros de déclaration des documents d'exportation reliés à chaque sortie de marchandises, et que des consultations aient lieu afin d'obtenir que les Douanes acceptent de remplir et de soumettre les listes de B 13 avec les formules A 6 appropriées.

Une telle méthode représenterait plus de travail pour le personnel des ports. Pour atténuer cette difficulté éventuelle,

5.1 il est recommandé que pour les grandes villes canadiennes comme Vancouver, Toronto, Montréal, Halifax et Saint-Jean (T.-N.), on envisage la possibilité, avec l'autorisation de toutes les parties intéressées, de recourir au personnel des bureaux régionaux de Statistique Canada pour transcrire les renseignements pertinents (formules B 13 reliées à une formule A 6) d'après le système de liaison entre les bureaux de douane.

Ce partage de responsabilités serait moins exigeant pour le personnel des Douanes et permettrait quand même d'obtenir l'information à un coût minime.

Certaines composantes du programme de statistiques sur les exportations ne sont pas directement compatibles avec la méthode proposée, car des rapports sommaires sont parfois acceptés au lieu de formules B 13. Plusieurs centaines de compagnies ont la permission de présenter ainsi un rapport sommaire mensuel. La Commission canadienne du blé et la Division des industries manufacturières et primaires de Statistique Canada établissent également des états sommaires.

5.2 Il est recommandé, dans les cas où l'information est présentée sous forme de rapports sommaires, qu'une procédure soit établie à Statistique Canada pour apparier ces rapports avec les Déclarations générales A 6 correspondantes. Il pourrait être nécessaire à cette fin d'ajouter aux rapports sommaires des éléments comme le nombre d'expéditions par mode de transport et le port de départ.

C. Conséquences

Les membres du groupe de travail croient que les méthodes proposées et décrites dans les diverses recommandations permettront d'assurer le lien voulu entre les documents relatifs au commerce international (importations et exportations) et au transport maritime. Toutefois, il faudra poursuivre davantage les études avant d'en arriver à une stratégie de mise en oeuvre définitive. Il reste en effet à accomplir les tâches suivantes :

1) déterminer l'ampleur des répétitions des numéros du transporteur et du rapport sur les formules B 3 et chercher des moyens de réduire ces répétitions;

2) vérifier l'existence et l'utilité des systèmes de liaison entre les bureaux de douane permettant de faire le lien entre les formules B 13 et le document de départ A 6 correspondant;

3) élaborer des méthodes permettant d'établir la correspondance entre les documents ayant trait aussi bien aux importations qu'aux exportations et la Déclaration générale A 6;

4) mettre à l'épreuve les méthodes élaborées;

5) établir combien il en coûterait pour vérifier le bon fonctionnement des méthodes suggérées;

6) recommander une stratégie de mise en oeuvre.

Il est proposé de mettre sur pied une équipe de projet qui travaillerait à temps plein à l'accomplissement des tâches ci-dessus. Tout au long du travail, la participation des Douanes fera partie intégrante du projet, à un degré qui dépendra du domaine de responsabilité.

Annexe A

DIVISION DU COMMERCE EXTÉRIEUR
DESCRIPTION DU CONTENU DES PUBLICATIONS

A. Publications mensuelles, trimestrielles et annuelles

1. Communiqué préliminaire sur le commerce du Canada - mensuelle

Bulletin présentant les chiffres préliminaires du commerce de marchandises avant la parution des publications régulières sur le commerce extérieur. Ce communiqué présente une analyse du commerce canadien sur la base douanière et sur la base de la balance des paiements.

2. Sommaire du commerce extérieur - mensuelle

Présentation sommaire, couvrant deux années, de chiffres désaisonnalisés du total des exportations et des importations par trimestre, selon sept régions géographiques et selon certains groupes de marchandises; total des mois courant et précédent et totaux cumulatifs pour trois ans par pays et groupe de marchandises; exportations par province de chargement et importations par province de dédouanement; graphiques et indices de prix et de volume.

3. Exportations par pays - trimestrielle

Données sur les exportations nationales par pays et catégorie de marchandises indiquant pour trois années civiles les totaux des trimestres courant et précédent, ainsi que le total cumulatif pour l'année en cours, par province de chargement. Exportations nationales vers 19 subdivisions de recensement des États-Unis par catégorie de marchandises et région de chargement, avec données cumulatives pour l'année courante seulement.

4. Exportations par marchandises - mensuelle

Quantité et valeur des exportations nationales par pays de destination de chaque marchandise; chiffres mensuels et cumulatifs; statistiques des réexportations par groupe de marchandises et par pays; transactions spéciales hors commerce par marchandise et par pays.

5. Importations par pays - trimestrielle

Données sur les importations par pays et catégorie de marchandises indiquant pour trois années civiles les totaux des trimestres courant et précédent, ainsi que le total cumulatif par province de dédouanement.

6. Importations par marchandises - mensuelle

Quantité et valeur des importations par pays d'origine de chaque marchandise; chiffres mensuels et cumulatifs; transactions spéciales hors commerce par pays et par marchandise.

7. Exportations. Commerce de marchandises - annuelle

Tableaux récapitulatifs des exportations par pays et zone de commerce, par division, mode de transport et région de chargement. Statistiques détaillées des exportations par marchandise et pays pour trois années civiles. Exportations nationales vers 19 subdivisions de recensement des États-Unis par catégorie de marchandises et région de chargement pour l'année la plus récente. Exportations totales par mode de transport; valeur et quantité par groupe de marchandises; deux années civiles à partir de 1972.

8. Importations. Commerce de marchandises - annuelle

Tableaux récapitulatifs des importations par pays et section; importations en franchise et imposables et droits perçus à l'origine; statistiques détaillées des importations par marchandise et par pays pour trois années civiles; importations en franchise et imposables et droits perçus au cours de l'année la plus récente.

9. Importations. Commerce de marchandises. Détail des produits - annuelle

Ce bulletin présente les statistiques d'après les catégories de marchandises de la Nomenclature canadienne pour le commerce international (N.C.C.I.), selon le premier pays qui a expédié directement les marchandises au Canada. La N.C.C.I. comprend environ 16,000 catégories de marchandises, contre environ 2,700 dans la classification des marchandises d'importation (C.M.I.) utilisée dans les publications mensuelles et annuelles.

B. Publications hors série

1. La Classification de marchandises pour le commerce du Canada

Ce manuel de référence, qui provient de la Classification type des produits, vise à servir de guide pour les catégories statistiques utilisées dans les publications mensuelles, trimestrielles et annuelles sur le commerce du Canada. Ce manuel présente en vis-à-vis, sur deux colonnes, la Classification des marchandises d'importation et d'exportation et fournit un bref index alphabétique et une clé de conversion pour les séries chronologiques de produits. Y figurent également les versions condensées des classifications de produits utilisées dans les statistiques sommaires des importations et des exportations ainsi que la liste des pays ou groupes de pays pour lesquels ces statistiques sont publiées. La dernière édition de la publication (juin 1975) est épuisée.

2. Les indices de prix et de volume de base 1971 du commerce extérieur du Canada - Supplément

Description des méthodes et concepts relatifs aux indices de prix et de volume (en base 1971) du commerce extérieur du Canada; analyse et comparaison des nouveaux indices de types Paasche et Laspeyres et des indices en base 1971 avec ceux en base 1968.

3. La Nomenclature canadienne pour le commerce international des marchandises : manuel de référence

La N.C.C.I. comprend environ 16,000 codes de produits à 7 chiffres disposés selon une structure compatible avec la Classification type des produits de Statistique Canada. L'index alphabétique contient environ 45,000 produits accompagnés de leur code.

Annexe B

SOURCES DE RENSEIGNEMENTS

Importations :

B 3 : Formule de codage de déclaration d'importation. Donne des renseignements détaillés sur les marchandises importées au Canada. Chaque ligne porte sur une expédition.

B 6 : Douanes Canada - formule de codage de déclaration d'entrepôt. Semblable à la formule B 3, cette formule est utilisée lorsque les marchandises sont stockées dans un entrepôt réel au moment de leur entrée.

Facture : Document complémentaire des formules B 3 et B 6. Fournit des renseignements additionnels sur les marchandises. Peut se présenter sous forme d'un document commercial plutôt que douanier; le format varie.

Bandes CEPACS : Il s'agit de transcriptions assimilables par machine de documents douaniers d'importation (B 3, B 6), sur bandes magnétiques, directement reliées au Système de collecte et de traitement des déclarations de fret (CEPACS). Les bandes et les documents connexes sont envoyés à Statistique Canada.

Bandes sur l'automobile : American Motors, Chrysler, Ford et General Motors (les quatre Grands) présentent chaque semaine des bandes assimilables par machine qui portent sur les pièces d'entretien et de réparation, et chaque mois des bandes qui portent sur les pièces de production. Les formules B 3 et les imprimés d'ordinateur connexes sont présentés avec chaque bande.

Bandes sur les boissons alcooliques : Il s'agit de bandes assimilables par machine qui contiennent des renseignements sur les importations de boissons alcooliques dans toutes les provinces sauf Terre-Neuve et la Colombie-Britannique. Les bandes sont accompagnées de documents connexes et d'un imprimé d'ordinateur.

Rapport sommaire des transactions des compagnies : Rapport mensuel des "quatre Grands" de l'automobile, au sujet des importations de véhicules complets au Canada.

Documents supplémentaires relatifs aux importations :

B 8 : Formule de déclaration d'importation occasionnelle
E 46 : Formule d'appréciation
B 2R, B 2A : Formule de remboursement de déclaration et Demande de nouvelle détermination
B 32 : Détermination définitive ou ajustement
T151 : Déclaration définitive ou modification volontaire

Exportations

B 13 : Douanes Canada - Déclaration d'exportation
Rapport sommaire : Rapport des exportations d'une compagnie sur une période d'un mois. Seules les compagnies qui répondent aux critères établis par les Douanes et Statistique Canada peuvent utiliser ce genre de rapport. En général, le rapport porte sur un grand volume d'exportations de quelques produits courants.

États sommaires : Il s'agit de compilations mensuelles relatives aux exportations de certaines marchandises comme le blé et les produits énergétiques. La Commission canadienne du blé, l'Office national de l'énergie et la Division des industries manufacturières et primaires de Statistique Canada produisent de tels états.

Transport maritime :

Déclaration générale A 6 : Formule soumise aux Douanes par le capitaine ou l'agent d'un navire qui s'adonne au commerce international au moment où le navire arrive dans un port ou le quitte. Elle contient des renseignements sur le navire, ses mouvements et les marchandises chargées ou déchargées au port. Les Douanes transmettent des copies à Statistique Canada.

Manifeste : Ce terme décrit une série de documents annexés à la déclaration A 6, qui contiennent des détails descriptifs sur chaque expédition. La plupart de ces détails sont résumés sur la formule B 3 dans le cas des importations.

Annexe C

SOURCES ET TRAITEMENT

Élément de données	Équivalents, remarques	Provenance		Utilisation							
		Sources : Documents des Douanes	Peut être tiré de	Traitement			Transport maritime			Commerce		
N°		A6 M B3 B13		Contrôle	Bibliothèque		P	D	C	P	D	C
N Navire												
Identification												
1 Nom	Voir le Lloyd's Register	S I	I* I*	X	X		X	X				
2 Numéro d'immatriculation	Numéro Lloyd's		Nl		X		X	X				
3 Pavillon	Nationalité, pays d'immatriculation	I	I* Nl	X	X		X	X				

Utilisation
P Publication
D Demandes
C Conservé au dossier

Symboles :

Symboles généraux
* Incomplet
X Utilisé comme indiqué

Provenance
S Saisi
I Indiqué

Annexe C

SOURCES ET TRAITEMENT

Élément de données N°	Équivalents, remarques	Provenance		Traitement		Utilisation					
		Sources : Documents des Douanes	Peut être tiré de			Transport maritime			Commerce		
		A6 M B3 B13		Contrôle	Bibliothèque	P	D	C	P	D	C
N Navire - suite											
Taille, capacité											
4 Jauge brute au registre		I	N1		X	X		X			
5 Jauge nette au registre		I	N1		X	X		X			
6 Port en lourd	(été)	I*	N1		X						
7 Longueur hors tout		I*	N1								
8 Tirant avant		I*	N1								
9 Tirant arrière		I*	N1								

Symboles :

Symboles généraux
* Incomplet
X Utilisé comme indiqué

Provenance
S Saisi
I Indiqué

Utilisation
P Publication
D Demandes
C Conservé au dossier

Annexe C

SOURCES ET TRAITEMENT

Élément de données	Équivalents, remarques	Provenance				Utilisation					
		Sources : Documents des Douanes	Peut être tiré de	Traitement		Transport maritime			Commerce		
N°		A6 M B3 B13		Contrôle	Bibliothèque	P	D	C	P	D	C
N Navire suite et fin											
10 Type	Voir aussi C2		N1	X	X	X		X			
11 Responsabilité	Transporteur Compagnie de navigation	I*	N1	X	X		X	X			
Éléments ne figurant pas sur les formules											
12 Âge	Année de construction		N1								
13 Classe, résistance (glaces)			N1*								

Symboles :

Symboles généraux
* Incomplet
X Utilisé comme indiqué

Provenance
S Saisi
I Indiqué

Utilisation
P Publication
D Demandes
C Conservé au dossier

Élément de données N°	Équivalents, remarques	Provenance				Utilisation					
		Sources : Documents des Douanes			Peut être tiré de	Traitement		Transport maritime			Commerce		
		A6	M	B3 B13		Contrôle	Bibliothèque	P	D	C	P	D	C
M Mouvement du navire													
1 Port de référence	Province, zone	S I*				X	X	X		X			
2 Bureau de douane	Province, zone	S		S S		X	X			X		X	X
3 Emplacement du navire au port	Complémentaire à M1	I				X	X						
4 Agent	Code du transporteur	S I*		S		X	X		X	X		X	X
5 Agent du navire	Souvent identique à M4	S				X	X		X	X			
6 Codes d'arrivée et de départ		S				X		X		X			

Symboles :

Symboles généraux
* Incomplet
X Utilisé comme indiqué

Provenance
S Saisi
I Indiqué

Utilisation
P Publication
D Demandes
C Conservé au dossier

Élément de données N°	Équivalents, remarques	Provenance			Utilisation					
		Sources : Documents des Douanes		Peut être tiré de	Traitement		Transport maritime			Commerce		
		A6	M B3 B13		Contrôle	Bibliothèque	P	D	C	P	D	C
M Mouvement du navire suite et fin												
7 Date	Mois, année	S	I*		X			X				
8 Dernier (prochain) port d'escale		S			X	X		X	X			
9 Autres ports d'escale	Route	I*										
10 Service		S*			X			X				
11 Navire affrêté - pavillon		S							X			
12 Genre d'affrêtement		S							X			
13 Nombre de voyages		S			X				X			

Symboles :

Symboles généraux
* Incomplet
X Utilisé comme indiqué

Provenance
S Saisi
I Indiqué

Utilisation
P Publication
D Demandes
C Conservé au dossier

Élément de données N°	Équivalents, remarques	Provenance				Utilisation					
		Sources : Documents des Douanes		Peut être tiré de	Traitement		Transport maritime			Commerce		
		A6	M B3 B13		Contrôle	Bibliothèque	P	D	C	P	D	C
C Cargaison chargée, déchargée												
1 Nombre de passagers		S			X				X			
2 Poids selon le genre de cargaison	Masse	S			X			X	X			
3 Poids total de la cargaison				C2								
4 Conteneurs vides	Nombre converti en unités équivalentes de 20 pi	S			X		X		X			
5 Conteneurs chargés	Nombre converti en unités équivalentes de 20 pi	S			X		X		X			

Symboles :

Symboles généraux
* Incomplet
X Utilisé comme indiqué

Provenance
S Saisi
I Indiqué

Utilisation
P Publication
D Demandes
C Conservé au dossier

Élément de données N°	Équivalents, remarques	Provenance				Utilisation			
		Sources : documents des Douanes	Peut être tiré de	Traitement		Transport marine			Commerce		
		A6 M B3 B13		Contrôle	Bibliothèque	P	D	C	P	D	C
C Cargaison chargée, déchargée - suite et fin 6 Quantité de contrôle du fret Éléments ne figurant pas sur les formules Cargaison à l'arrivée Cargaison au départ Cargaison en transit Genre de commerce		I									

Symboles :

Symboles généraux
* Incomplet
X Utilisé comme indiqué

Provenance
S Saisi
I Indiqué

Utilisation
P Publication
D Demandes
C Conservé du dossier

Élément de données N°	Équivalents, remarques	Provenance				Utilisation					
		Sources : Documents des Douanes			Peut être tiré de	Traitement		Transport maritime			Commerce		
		A6	M	B3 B13		Contrôle	Bibliothèque	P	D	C	P	D	C
E Expédition													
1 Marchandise	Groupe de marchandises	S	S	S			X	X		X	X		X
Quantité													
2 Masse en kilos	Tirée des donnees fournies				E5, E6	X		X		X			
3 Poids expédié				I									
4 Quantité facturée			I										
5 Unité de mesure		S	S	S		X					X		X
6 Quantité		S	S	S		X					X		X
Valeur													
7 Valeur imposable			S								X		X
8 Valeur facturée				S							X		X

Symboles:

Symboles généraux
* Incomplet
X Utilisé comme indiqué

Provenance
S Saisi
I Indiqué

Utilisation
P Publication
D Demandes
C Conservé du dossier

Élément de données N°	Équivalents, remarques	Provenance			Utilisation	
		Sources : Documents des Douanes	Peut être tiré de	Traitement	Transport maritime	Commerce
		A6 M B3 B13		Con- Biblio- trôle thèque	P D C	P D C
E Expédition - suite						
Conditionnement						
9 Code de marchandises conteneurisées		S		X	X X	
10 Nombre et genres de paquets		I* I				
Frais de transport						
11 Frais estimatifs jusqu'au port		I				
12 Frais estimatifs jusqu'à destination		I				

Symboles :

Symboles généraux
* Incomplet
X Utilisé comme indiqué

Provenance
S Saisi
I Indiqué

Utilisation
P Publication
D Demandes
C Conservé du dossier

Élément de données N°	Équivalents, remarques	Provenance				Utilisation			
		Sources : Documents des Douanes		Peut être tiré de	Traitement	Transport maritime		Commerce	
		A6	M B3 B13		Contrôle / Bibliothèque	P	D C	P	D C
E Expédition - suite									
13 Conditions			I						
Circulation									
14 Port étranger de chargement/ déchargement	Pays, région	S			X / X	X	X		
15 Origine/ destination intérieure	Province de chargement Lieu de réception, de livraison	S*	S		/ X		X	X	X
16 Pays d'importation	Pays Groupe		S		/ X			X	X
17 Pays d'origine	Pays Groupe		S	I	/ X			X*	X*

Symboles :

Symboles généraux
* Incomplet
X Utilisé comme indiqué

Provenance
S Saisi
I Indiqué

Utilisation
P Publication
D Demandes
C Conservé du dossier

Élément de données N°	Équivalents, remarques	Provenance				Utilisation					
		Sources : Documents des Douanes				Peut être tiré de	Traitement		Transport maritime			Commerce		
		A6	M	B3	B13		Contrôle	Bibliothèque	P	D	C	P	D	C
E Expédition - suite et fin														
18 Pays d'exportation	Pays Groupe				S			X				X		X
19 Expéditeur/ exportateur			I*											
20 Destinataire/ importateur			I*	I	I									
21 N° d'importateur				S									X	X
22 Nom du vendeur				I										
23 Mode de transport intérieur	Transporteur local				I*									

Symboles :

Symboles généraux
* Incomplet
X Utilisé comme indiqué

Provenance
S Saisi
I Indiqué

Utilisation
P Publication
D Demandes
C Conservé du dossier

Élément de données N°	Équivalents, remarques	Provenance				Utilisation					
		Sources : Documents des Douanes				Peut être tiré de	Traitement		Transport maritime			Commerce		
		A6	M	B3	B13		Contrôle	Bibliothèque	P	D	C	P	D	C
A Autres elements														
1 Code de transaction	Année	S	S				X							
2 Mois de traitement		S	S	S	S					X	X	X		X
3 Numéro séquentiel		S	S											
4 Numéro du rapport		S	I				X				X			
5 Numéro de déclaration				S	S								X	X
6 Numéro du connaissement			I*											
7 N° du conteneur, n° du plomb			I*											

Symboles :

Symboles généraux
* Incomplet
X Utilisé comme indiqué

Provenance
S Saisi
I Indiqué

Utilisation
P Publication
D Demandes
C Conservé du dossier

Élément de données N°	Équivalents, remarques	Provenance			Utilisation	
		Sources : Documents des Douanes	Peut être tiré de	Traitement	Transport maritime	Commerce
		A6 M B3 B13		Contrôle / Bibliothèque	P D C	P D C
A Autres éléments - suite et fin						
8 Marques et numéros		I*				
9 Numéro du voyage		I* I*				
10 Numéro de contrôle du fret		S				X
11 N° de compte/ garantie		S				X X
12 N° de permis d'exportation		I*				

Symboles :

Symboles généraux
* Incomplet
X Utilisé comme indiqué

Provenance
S Saisi
I Indiqué

Utilisation
P Publication
D Demandes
C Conservé du dossier

ANNEXE D : GLOSSAIRE

Capacité volumétrique en balles : (Bale capacity)
Capacité de chargement en mètres cubes (m^3), mesurée jusqu'à l'intérieur du vaigrage à claire-voie, jusqu'au sommet du vaigrage de cale et jusqu'à la partie inférieure des barrots, y compris les écoutilles. Les espaces isolés ne sont pas inclus. Dans le cas des navires transportant aussi des conteneurs, les espaces réservés à ces derniers ne sont pas compris.

Lest : (Ballast)
Matière lourde placée au fond d'un navire pour en maintenir la stabilité et le tirant d'eau. Un navire se déplace sur lest lorsqu'il ne transporte aucune cargaison, seulement du lest. Aux fins des statistiques sur le transport maritime international, un navire est considéré comme entrant ou sortant "sur lest" s'il ne décharge aucune marchandise à l'arrivée à un port de référence ou s'il ne charge aucune marchandise au départ d'un tel port.

Chargement en vrac : (Bulk cargo)
Désigne les marchandises non arrimées ou pêle-mêle, contrairement aux marchandises conteneurisées ou emballées. Il peut s'agir de substances liquides (essence, lait, vin) ou solides (grains, billes de bois, minerais); en général, les marchandises sont pelletées, pompées, soufflées, puisées, fourchées, ou envoyées dans un déversoir ou un convoyeur.

Eaux côtières canadiennes : (Canadian coastal waters)
Comprend les eaux bordant la côte atlantique du Canada, la partie du fleuve Saint-Laurent située à l'est d'une ligne allant de Cap des Rosiers à la pointe occidentale de l'île d'Anticosti, puis jusqu'à la rive nord du fleuve Saint-Laurent en suivant le méridien de longitude 63 degrés ouest, les eaux bordant le continent et les îles de l'Arctique canadien, la baie d'Hudson et la baie James, ainsi que les eaux bordant la côte canadienne du Pacifique.

Affrètement (types d')
Voir aussi contrat d'affrètement

Coque nue : (Bareboat)
Affrètement d'un navire sans équipage. Forme de contrat d'affrètement suivant lequel un propriétaire frète son navire à un affréteur pour une période définie; celui-ci peut utiliser le navire à son gré. Il embauche le capitaine, les officiers et l'équipage, prend le commandement du navire et l'utilise comme s'il s'agissait d'un navire de sa propre flotte.

À temps : (Time)
Forme de contrat d'affrètement suivant lequel un propriétaire frète son navire à un affréteur pour une période définie. Habituellement, le propriétaire du navire nomme le capitaine, fournit l'équipage et assure l'approvisionnement du navire; il est rémunéré par l'affréteur.

Au voyage : (Voyage)
Forme de contrat d'affrètement suivant lequel un propriétaire frète un navire ou partie de celui-ci pour un voyage précis. Habituellement, le propriétaire du navire nomme le capitaine, fournit l'équipage et assure l'approvisionnement du navire; il est rémunéré par l'affréteur.

Contrat d'affrètement : (Charter party)
Accord par lequel un propriétaire accepte de mettre à la disposition d'une entreprise ou d'une personne un navire dans sa totalité ou en partie, pour le transport de marchandises ou de passagers.

Cabotage : (Coastwise shipping)
Transport maritime de marchandises et de passagers dans les eaux côtières canadiennes, les Grands lacs et la voie maritime du Saint-Laurent. Entrent dans la catégorie de la navigation nationale les navires immatriculés au Canada qui naviguent entre deux ports canadiens sans charger ni décharger de fret étranger, ou les navires immatriculés à l'étranger qui détiennent une autorisation de cabotage de la Commission canadienne des transports.

Classification des marchandises : (Commodity classification)

N.C.C.I. : Nomenclature canadienne pour le commerce international des marchandises (16,000 classes)
C.M.I. : Classification des marchandises d'importation (2,700 classes)
C.T.P. : Classification type des produits
C.T.C.I. : Classification type pour le commerce international
C.M.E. : Classification des marchandises d'exportation

Conférence : (Conference)
Une conférence maritime est une association de transporteurs maritimes établie dans le but de fixer des conditions et des taux uniformes ou communs pour le transport des marchandises effectué par leurs soins sur une route particulière ou entre deux zones géographiques.

Fret conteneurisé : (Containerized cargo)
Fret transporté dans des boîtes métalliques de 20 ou 40 pieds de longueur spécialement conçues à cette fin, qui sont chargées ou déchargées par une grue.

Autorisation de la CCT : (CTC waiver)	Permis d'entrée temporaire accordé à un navire par le Comité des transports par eau de la Commission canadienne des transports.
Bureau de douane : (Customs port)	Endroit désigné par Revenu Canada, Douanes et Accise, aux fins de la déclaration des marchandises.
Port en lourd : (Deadweight)	Poids en tonnes (t) des marchandises, des provisions, du mazout, des passagers et de l'équipage transportés par le navire lorsqu'il se trouve à la ligne de charge maximale en été.
Exportations nationales : (Domestic exports)	Comprennent tous les biens cultivés, extraits ou fabriqués au Canada qui sortent du pays.
Tirant d'eau : (Draught)	Profondeur d'eau dont un navire a besoin pour flotter : profondeur maximale en été au milieu du navire, en mètres (m).
Service auxiliaire : (Feeder line)	Service assuré entre deux ports ou plus aux navires des grandes lignes.
Pavillon : (Flag)	Indique le pays d'immatriculation du navire. Il flotte à l'arrière du navire.

Région géographique :
(Geographic region)
Canada :

Commerce extérieur, cinq régions :

- Atlantique (provinces de Terre-Neuve, le l'Île-du-Prince-Édouard, de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick)
- Québec
- Ontario
- Prairies (provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta)
- Pacifique (province de la Colombie-Britannique, Yukon et Territoires du Nord-Ouest)

Transport maritime, quatre régions :

- Atlantique (comprend les ports de la côte est, de la baie d'Hudson et de l'océan Arctique)
- Fleuve Saint-Laurent
- Grands lacs
- Pacifique

Étranger : Europe de l'Ouest
Europe de l'Est
Proche-Orient
Autres pays d'Afrique
Autres pays d'Asie
Océanie
Amérique du Sud
Amérique centrale et Antilles
Amérique du Nord (sauf le Canada)

Jauge brute au registre : (Gross Register Tonnage) — Mesure de la capacité en pieds cubes de l'espace à l'intérieur de la coque et de l'espace fermé au-dessus du pont disponibles pour la cargaison, les provisions de bord, le mazout, les passagers et l'équipage, avec certaines exceptions, divisée par 100. Ainsi, une capacité de 100 pieds cubes équivaut à une jauge brute au registre de 1.

Mouvement en haute mer : (High seas movement) — Mouvement de marchandises en direction et en provenance d'installations au large des côtes, à l'intérieur ou à l'extérieur des eaux territoriales canadiennes (limite de 200 milles y compris le plateau continental). Aux fins des statistiques du commerce extérieur, les mouvements de marchandises entre le continent et les installations de forage figurent à "installations de forage, matériel et fournitures, hors commerce", soit comme exportations (vers l'installation), soit comme importations (en provenance de l'installation), selon le cas. Les mouvements de marchandises entre les installations de forage et d'autres pays entrent dans la catégorie "commerce"; c'est le cas également du poisson transbordé en mer et des minerais extraits en haute mer. Si le poisson ou les minéraux sont recueillis par un navire canadien, ou si une transaction ne faisant pas intervenir une installation de forage se produit à l'intérieur de la limite de 200 milles, on considère qu'il s'agit de commerce intérieur et les données ne sont pas relevées. Il est à remarquer que Revenu Canada, Douanes et Accise ne fournit pas de personnel dans les endroits situés à plus de 12 milles au large des côtes.

En transit : (In transit)

Transport maritime : Se dit des produits qui ne sont ni chargés ni déchargés à un port, mais qui restent à bord; ils ne sont pas enregistrés comme des expéditions.

Commerce extérieur : Se dit des marchandises qui entrent au Canada mais qui sont destinées à un autre pays, ainsi que des marchandises canadiennes qui reviennent au Canada après avoir passé par les États-Unis.

Classe, résistance (glaces) : (Ice class, ice strength)	Degrés de résistance pour la navigation dans les glaces.
Capacité volumétrique en grains : (Grain capacity)	Capacité de chargement en mètres cubes (m^3), mesurée jusqu'à l'extérieur des membrures, jusqu'au sommet du vraigrage de cale et jusqu'au sommet des barrots, y compris les écoutilles. Les espaces isolés ne sont pas inclus. Dans le cas des navires transportant aussi des conteneurs, les espaces réservés à ces derniers ne sont pas compris.
Importations : (Imports)	Comprend tous les biens qui franchissent les limites géographiques du Canada et arrivent au pays.
Statistiques sur le transport maritime international : (International Marine Statistics)	Données relatives aux navires s'adonnant au transport international qui arrivent à un port de référence ou qui en sortent.
Commerce international de marchandises : (International Merchandise Trade)	Comprend tous les biens dont le passage d'un côté à l'autre de la frontière canadienne augmente ou diminue le stock de ressources matérielles du Canada.
Transport international : (International shipping)	Un navire, qu'il soit exploité pour compte d'autrui ou à des fins privées, s'adonne au transport international : a) lorsqu'il arrive d'un port étranger ou part à destination d'un port étranger <u>ou</u> b) lorsque des marchandises sont chargées à bord à destination d'un port étranger ou déchargées à leur arrivée d'un port étranger <u>ou</u> c) lorsqu'il n'est pas immatriculé au Canada et ne détient pas une autorisation de cabotage de la Commission canadienne des transports.
Longueur : (Length)	Longueur hors tout d'un navire.
Navire de ligne régulière : (Liner)	Navire assurant un service régulier sur une route particulière; peut transporter des marchandises, des passagers ou les deux.
Numéro Lloyd's : (Lloyd's number)	Numéro de sept chiffres attribué à un navire selon le Lloyd's Register, utilisé pour le traitement informatique. Ce numéro demeure le même pendant l'existence entière du navire.

Jauge nette au registre : (Net Register Tonnage)	Correspond à la jauge brute au registre, moins l'espace servant à loger le capitaine, les officiers et l'équipage, ainsi que l'équipement de navigation, la salle des machines et les réservoirs de mazout.
Service hors conférence : (Non-conference)	Service régulier, sur une route particulière, assuré par un transporteur maritime ne faisant pas partie d'une conférence.
Navire sans ligne régulière : (Non-liner)	Navire transportant des marchandises à la demande et non pas en vertu d'un calendrier et d'un itinéraire connus.
Transactions hors commerce : (Non-trade transactions)	Transactions exclues des statistiques sur le commerce, c'est-à-dire les exportations vers des missions diplomatiques ou militaires canadiennes à l'étranger, les importations des missions diplomatiques ou militaires étrangères au Canada, les achats des touristes et les effets des migrants.
Propulsion : (Propulsion)	Genre de force motrice utilisé par un navire.
Réexportations : (Re-exports)	Exportations de biens d'origine étrangère qui n'ont pas été transformés matériellement au Canada.
Mois statistique : (Statistical month)	Correspond au mois civil; toutefois, la Division du commerce extérieur prévoit cinq jours ouvrables pour la transmission des documents des Douanes.
Année statistique : (Statistical year)	Dans le cas du **transport maritime,** commence le 1er janvier et se termine le 31 décembre; la date d'enregistrement est la date d'arrivée ou de départ du navire. Tous les documents qui se rapportent à une année sont attribués à cette année, même si certains d'entre eux n'ont été reçus que l'année suivante. Dans le cas des statistiques du **commerce extérieur,** on prévoit cinq jours ouvrables pour la transmissions des documents des Douanes, de sorte que l'année statistique commence le 5 ou le 6 janvier et prend fin le 5 ou le 6 janvier de l'année suivante.
Port de référence : (Reference port)	Port de manutention situé dans les limites géographiques du Canada. Il ne correspond pas nécessairement à un port douanier.

Manutention horizontale : (Roll on/roll off)	Cargaison sur roues qui peut se charger ou se décharger par sa propre force motrice ou qui peut être tirée ou poussée par des moyens mécaniques; sert également à désigner les cargos pouvant recevoir ce genre de cargaison. On peut entrer ou sortir les véhicules en les conduisant; les conteneurs et d'autres genres de marchandises se trouvent sur des remorques, des wagons ou du matériel roulant d'un autre type.
Tramp : (Tramp)	Cargo assurant un service à la demande en vertu d'un contrat d'affrètement ou à un tarif unitaire. La cargaison est généralement constituée de marchandises en vrac n'exigeant pas un navire spécialisé.
Marchandises transbordées par eau : (Trans-shipment)	Marchandises qui arrivent à un port canadien et qui sont destinées à un port étranger.
Port de transit : (Transit port)	Port où des marchandises sont transbordées d'un vaisseau à un autre avant de poursuivre leur route.
Total des exportations : (Total exports)	Somme des exportations nationales et des réexportations.
Valeur : (Value)	Dans le cas des **exportations**, valeur déclarée sur les documents d'exportation, qui correspond en général au prix de vente réel. Dans le cas des **importations**, il s'agit généralement de la valeur établie aux fins des droits de douane, qui correspond au prix de vente pour la plupart des transactions effectuées dans des conditions de pleine concurrence.